Några detaljer hos den nya FORD







VAGNEN som väckt en världs beundran

DEN NYA FORD-VAGNEN har rönt ett mottagande, som aldrig förut kommit någon automobil till del. Dess framträdande på marknaden kan utan tvivel betecknas som den största händelsen i automobilens historia sedan den berömda T-modellens tillkomst 1908. Den är något mera än blott och bart en ny automobil. Den är den praktiska tillämpningen av en helt ny idé — att bygga och sälja en verklig kvalitetsvagn till ett pris, som ligger inom räckhåll för den stora publiken.



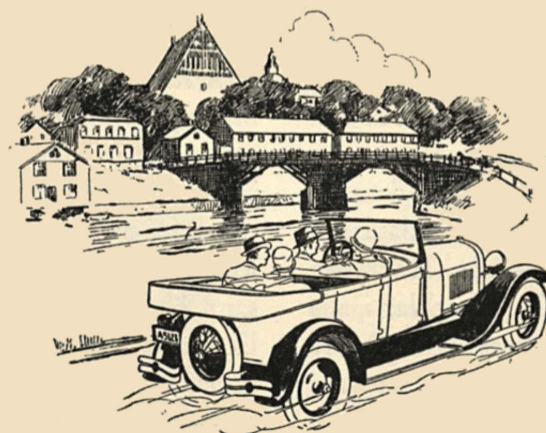
Den nya Ford är en verklig kvalitetsvagn

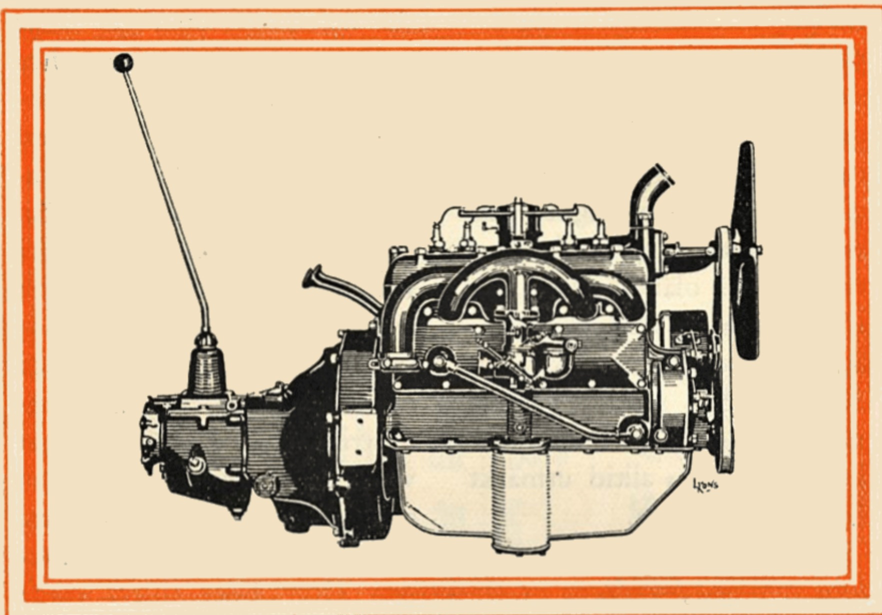


Endast genom att själv köra den nya Ford-vagnen kan Ni rätt värdera dess verkligt gedigna egenskaper. Allt vad Ni väntar av en modern automobil, finner Ni här — en anmärkningsvärd snabbhet, 90—100 km i timmen eller mera — en kraftig, tystgående 40 hkr. motor — en acceleration hos Tudor Sedan från 8 till 40 km. på 8,5 sekunder och ännu snabbare hos tvåsitsiga modeller — en un-

derbar backtagningsförmåga — god bränsleekonomi — *dubbelverkande* hydrauliska stötdämpare, som i förening med de tunnbladiga, breda fjädrarna giva den nya Ford-vagnen dess lugna, jämna gång såväl i kurvor som på oländiga vägar — effektivt, mjukt och ögonblickligt verkande 6-bromssystem och slutligen samma typiska pålitlighet och låga underhållskostnader, som alltid utmärkt Ford-produkterna.

Den nya Ford-vagnens utomordentliga prestationsförmåga är en direkt följd av dess alltigenom höga kvalitet. Dess skönhet är ej begränsad endast till det yttre, utan går långt under ytan och återfinnes hos alla dessa dolda, inbyggda delar, som Ni kanske aldrig ser. Den nya Ford-vagnens mekaniska skönhet erkännes oförbehållsamt av den opartiska sakkunskapen. Många detaljer äro speciella Ford-konstruktioner. Några äro fullständiga nyheter inom automobilindustrin. Låt Eder angeläget vara att få en provtur i den nya Ford-vagnen. Av dess prestationer skall Ni förstå, att den giver Eder större värde än någon automobil tidigare, och att den ej har någon jämlike i konstruktion, kvalitet och pris.



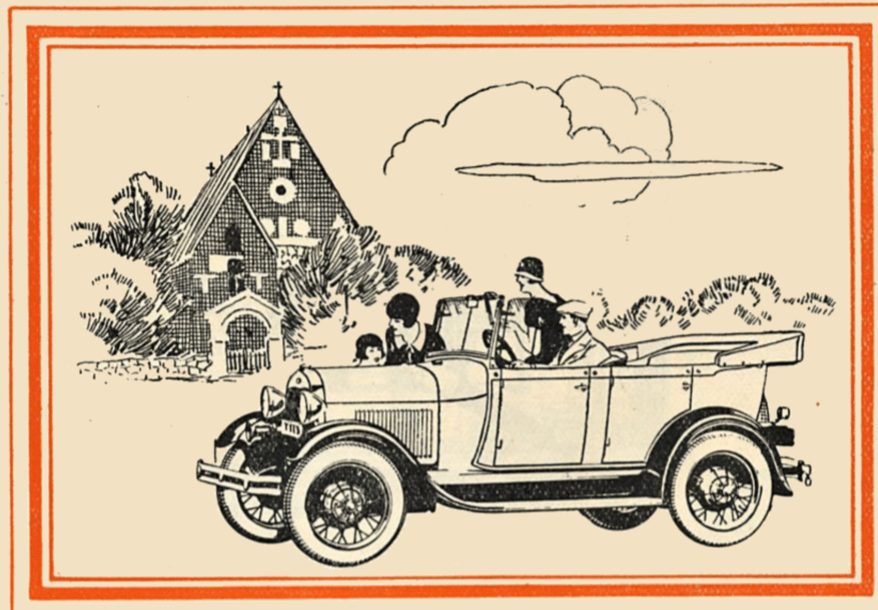


Motorn

En av de frågor, som ständigt återkomma, när den nya Fordvagnen diskuteras, är, hur det varit möjligt att uppnå ett så högt hästkraftantal som är fallet. Ehuru diametern på modell A:s cylindrar endast är c:a 3 mm. större och slaglängden endast 6 mm. längre än hos modell T, utvecklar i alla fall den nya motorn fulla 40 hästkrafter vid 2,200 varv.

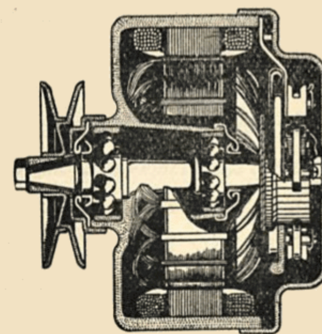
Det är många orsaker, som medverka till denna utomordentliga kraftutveckling. I korthet kan sägas, att den i första rummet beror på en serie förbättringar i hela insugningssystemet för gasen, som resulterar i en bättre och mera jämn inströmning av bränsle och luft i explosionskammaren. Men lättare och rörligare delar samt ökade lagerytor, vilka tillåta en större kraftutveckling, spela också en framträdande roll. En helt nykonstruerad hotspot-anordning bidrager dessutom att öka motorns kraft.

FORD

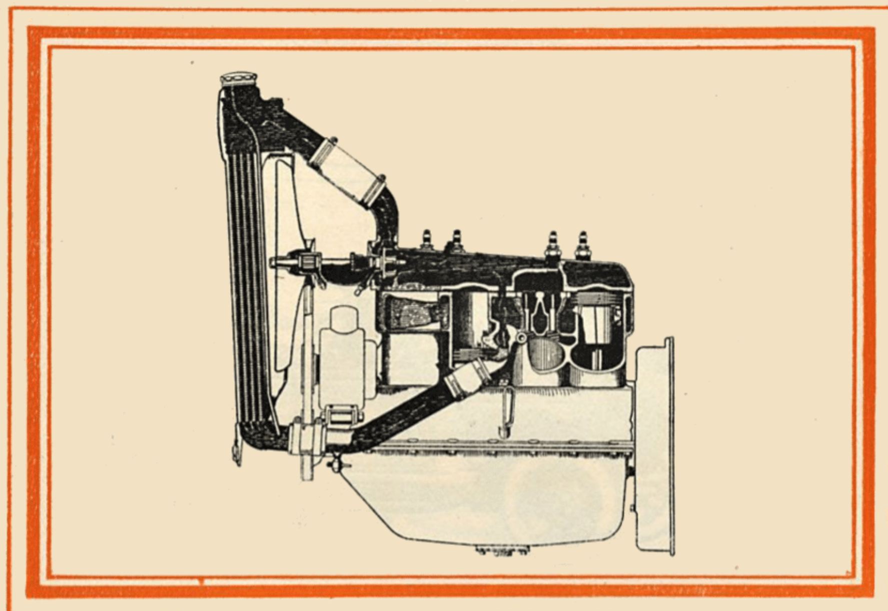


Phaeton

Den nya Ford-vagnens generator är en speciell Ford-konstruktion — närmast en liten kopia av en kraftstationsgenerator — och skiljer sig fullständigt från hittills vanliga automobilgeneratorer. Sålunda finnes intet lager vid den ända av axeln, där strömsamlaren sitter. Ingen olja kan därför samlas på strömsamlaren och minska generatorns effektivitet. Lagren — kullager av 500 % överdimension — äro placerade inuti ankaret i en fettreservoir, som innehåller nog smörjmedel för 3,000 mils körning. Borstsystemet är dubbelt och såväl ankarlindningarna som kärnan ventilerade, varigenom generatorn hålles relativt kall även vid hög belastning. Generatorn har en mycket hög effekt och dess konstruktion utesluter de flesta generatorfel.



Den nya generatorn

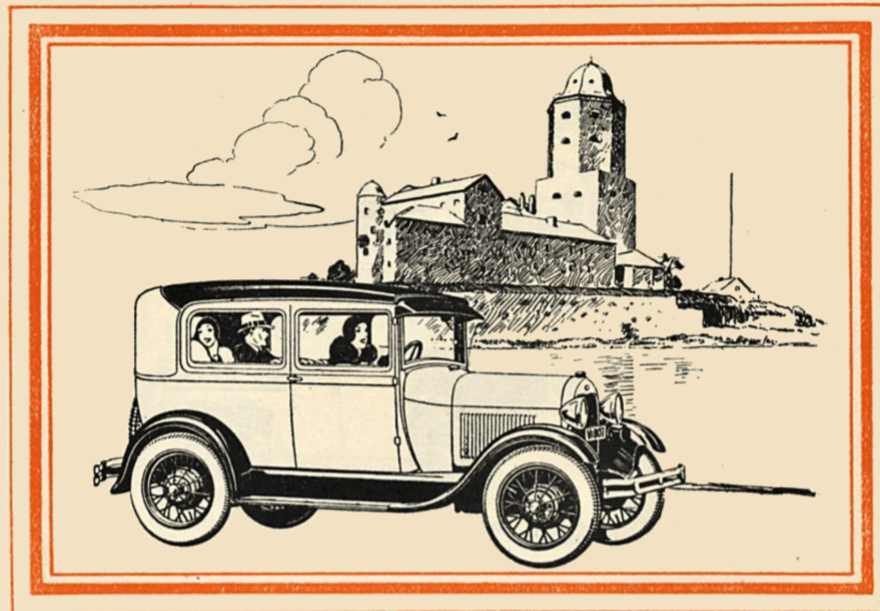


Kylanordningen

Kylanordningen på den nya Ford-vagnen lämnar den effektivaste kylning under alla förhållanden.

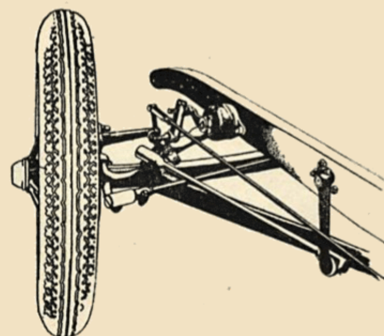
Fläkten levererar c:a 30 kubikmeter luft i minuten vid 1,000 varv per minut av motorn. Av intresse kan vara att veta, att den nya fläkten har 114 % större effekt än den fyrbladiga fläkt, som användes på modell T. Detta beror uteslutande på konstruktionen av fläkten, vilken drager in lika stora kvantiteter luft längs hela bladet, under det att den gamla fläkten huvudsakligen drog in luft med ytterkanten. På kylarens insida finnes en rund lufttrumma, i vilken fläkten roterar, och härigenom drages luft genom kylarens hela yta mellan rören, varigenom kyleffekten betydligt ökas. Kylaren har en stor kylyta. De fyra raderna av rör genomlöpa hål i flänsarna. Då hålen sitta i sicksack, kommer varje rör att till hela sin yta omsvepas av den inströmmande kalla luften.

Dessutom äro rör och flänsar sammanlödda med varandra, varför hettan från rören snabbt försvinner genom flänsarna.



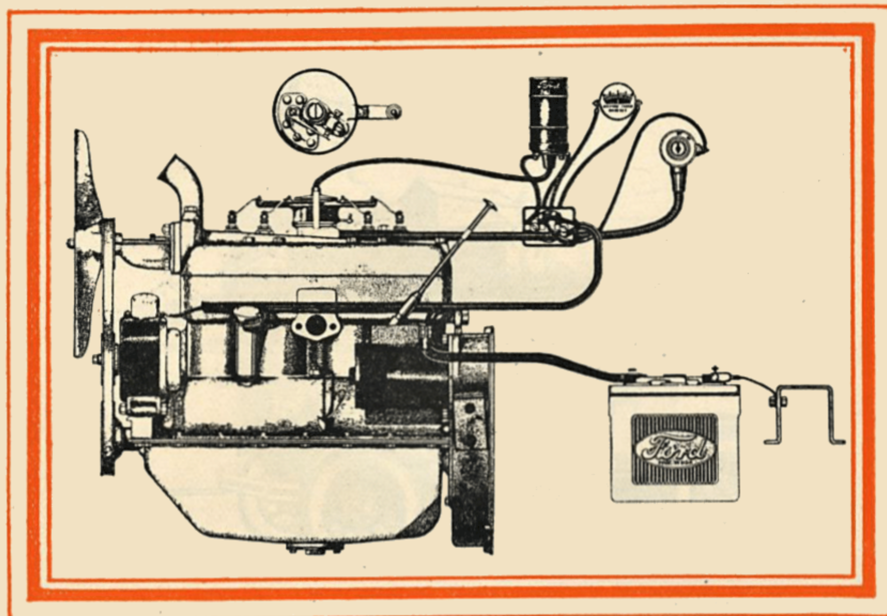
Tudor Sedan

Framaxeln är ovanligt stark och kraftig. Axeltappfästena äro av smitt kromstål och samma material användes i axeln. Fästena äro lagrade på stödlager av rullagertyp, som uppbära vagnens tyngd, varför vagnen blir synnerligen lättstyrd. Styrlänken och parallellstången äro försedda med kulleder samt äro självjusterande, i det att fjädrar i kulskålarna upptaga såväl stötar som slitning. Detta förhindrar „jazzning".



Framaxel

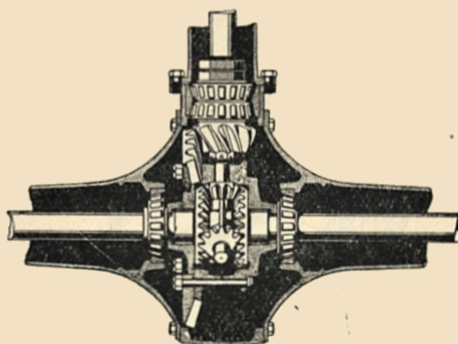
Bakaxeln hos den nya vagnen är ett slående exempel på Ford-fabrikens ingenjörskonst. Styrka och ringa vikt äro utmärkande egenskaper. Själva bakaxeln uppbär ingen som helst vikt, ty vid denna konstruktion uppbäres all vikt av den smidda bakaxelkåpan, som är försedd med rullager. Den nya Ford-vagnen har kardanrörsdrift, och drivkraften överföres från axlarna genom spiralskurna koniska kugghjul.



Tändningen

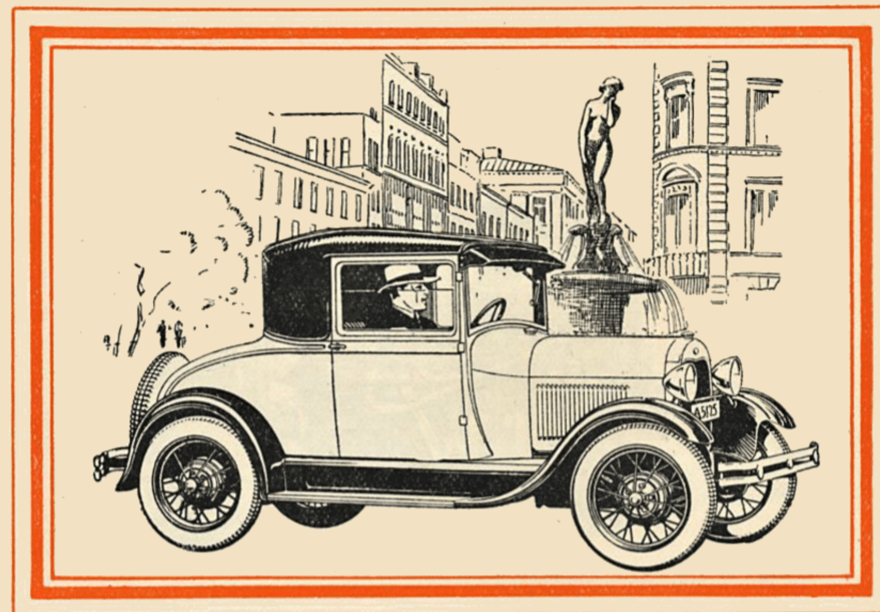
Även på detta område har den nya Ford-vagnen att uppvisa såväl enkelhet i konstruktionen som ett förträffligt utförande. Tändningssystemet på modell A är unikt till sin konstruktion, ytterligt enkelt samt avsett att tjänstgöra med största tillförlitlighet med ett minimum av tillsyn.

En nyhet är slopandet av tändkablar från fördelaren till tändstiften. Det finnes blott en enda högspänningskabel och denna sammanbinder tändspolen, som är placerad på instrumentbrädan, med fördelaren. Denna sitter på motorns översida och drives av en axel,



Differentialen sedd uppifrån

FORD

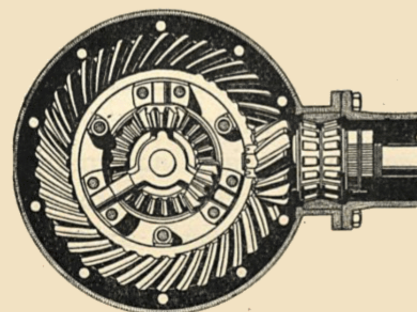


Business Coupe

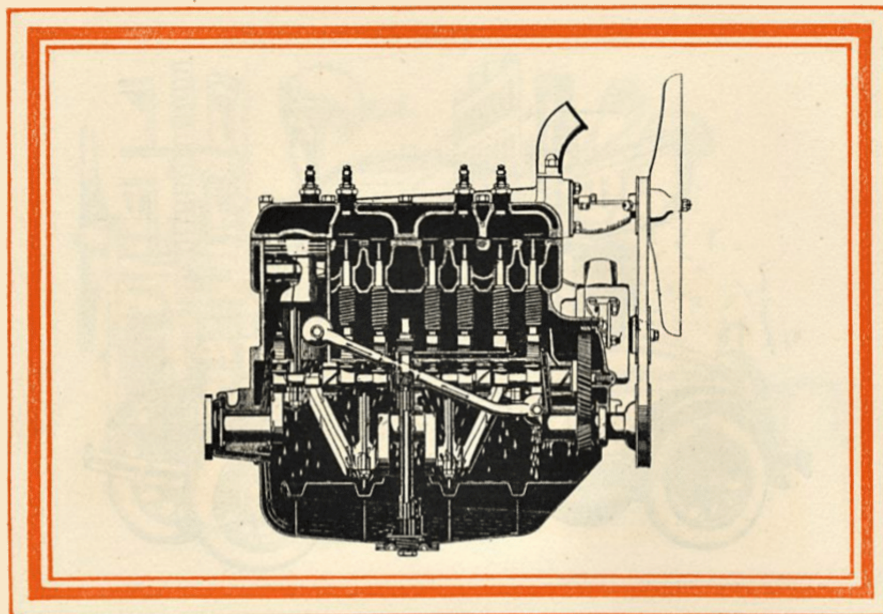
som i sin tur drives genom en kuggväxel på kamaxeln. Fördelaren, som är av Fords konstruktion, står i förbindelse med tändstiften genom tunna, fjädrande band av brons.

Batteriet är av Fords eget fabrikat och av samma slag som det, vilket i många år använts på Ford-vagnarna, och som är känt för stor livslängd och tillförlitlighet.

Ventilerna i den nya Fordvagnen äro av kromnickellegering. De äro pressgjutna samt slipade på sådant sätt, att spindelns nedra ända har större diameter, varför de erbjuda en större slagyta mot ventillyftarna, vilket ger ventilerna en större livslängd. Men denna form gör också, att gången blir tystare.



Differentialen i genomskärning

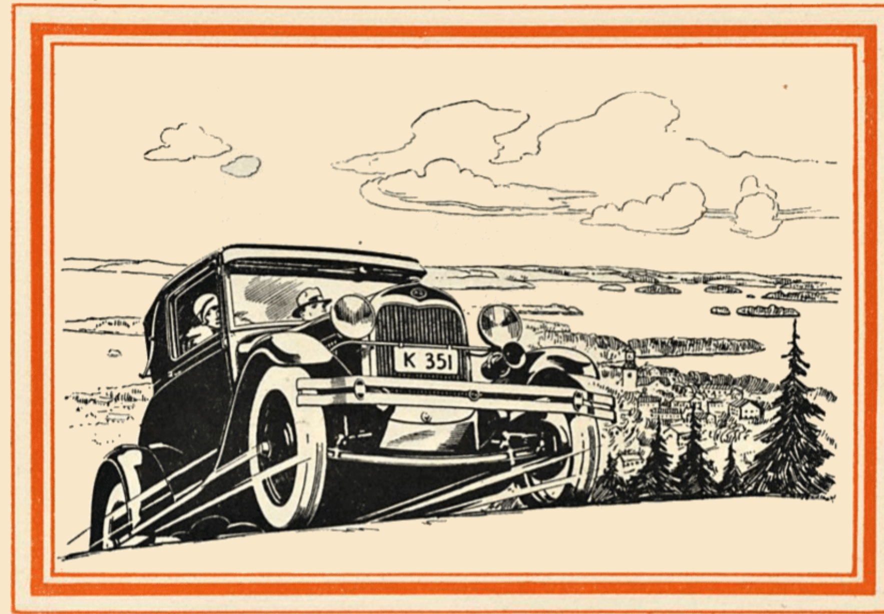


Smörjningsanordningen

Motorns smörjningssystem är egenartat, enkelt, absolut säkert till sin funktion och mer än nog för alla krav på motorns rörliga delar. Det utgöres av en kombination av pumpsmörjning, droppsmörjning och stänksmörjning. Den egentliga oljereservoaren är som vanligt förlagd till vevhuset, men ventillyftarekammaren tjänstgör som reservoar vid själva smörjningen.

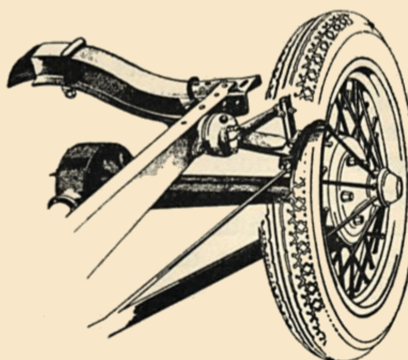
Oljepumpen är placerad i vevhusets botten och sitter på samma axel som strömfördelaren. Pumpen är innesluten i ett hölje, bestående av ståltrådsduk med mycket fina maskor. Genom dessa silas oljan, innan den pumpas upp till ventillyftarekammaren. När motorn är i rörelse, rinner oljan in i ventillyftarekammaren i en konstant ström, varför motorn icke kan sägas ha trycksmörjning i egentlig mening, utan smörjes genom att pumpen tillför olja i en sakta flödande ström. I oljesumpen bör finnas c:a 4 $^{3}/_{4}$ liter olja.

Chassiet smörjes med fettspruta.

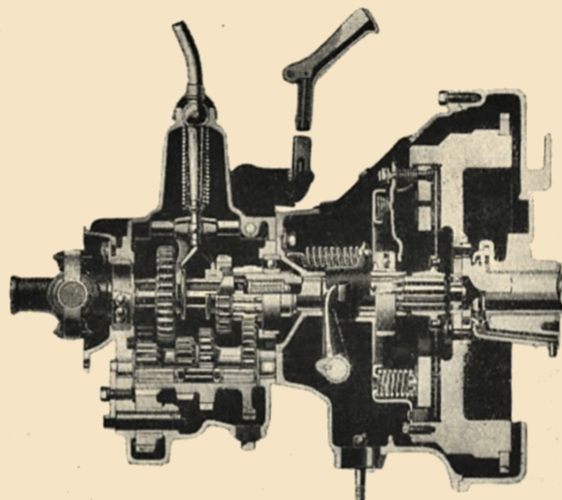


Sport Coupe

Fjädrarna å den nya Fordvagnen äro tillverkade av det yppersta fjäderstål, med breda och tunna blad, varierande till antal och bredd — allt efter karosseritypen — för att giva varje modell den bästa möjliga avfjädring. De fyra *dubbelverkande* stötdämparna äro av Houdaille-fabrikat — det bästa, som existerar. Dessa stötdämpare äro så konstruerade, att de giva fjädrarna ett fritt spelrum vid gång på jämn väg. Så snart emellertid vagnen kommer till ett ställe, där vägbanan är ojämn, träda deras stötdämpande egenskaper genast i verksamhet.

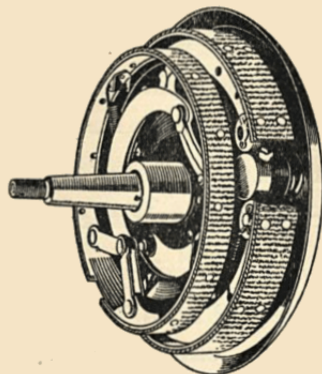


Bakaxel



Växellådan

Växellådan är av standardtyp med tre hastigheter för gång framåt samt en för backgång. Alla kugghjul äro av kromnickelstål. Huvudaxeln är lagrad i kullager och sekundäraxeln i rullager, vilka senare äro valda på grund av deras förmåga att uppbära stor belastning i radiell led. Av samma orsak användas rullager vid föreningspunkten mellan huvudaxeln och drivaxeln, då belastningen även där är av radiell natur. Backväxelns mellanaxel löper i bronsbussningar. Om man jämför såväl lager som övriga detaljer hos växellådskonstruktioner, som fullbordats under de sista åren, finner man, att växellådan i den nya Ford-vagnen väl går upp emot — om den ej rent av överträffar — alla andra automobilväxellådor.



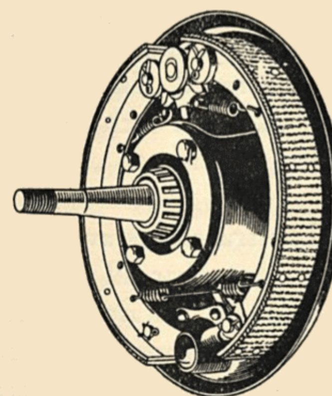
Bakhjulsbroms



Roadster

Fyrhjulsbromsarna äro av Fords egen konstruktion och erbjuda största möjliga säkerhet under alla förhållanden. De äro mekaniska samt av den invändiga typen och självcentrerande, vilket är en ny Fordkonstruktion. Justering göres på varje broms för sig genom en lätt tillgänglig skruv på insidan av bromsplåten. Regleringsskruven är försedd med hack, så att man alltid kan se, huru mycket skruven vridits. Härigenom blir det lätt att sätta an de andra bromsarna lika mycket. Bromsplåtarna äro av kallvalsat stål och alla rörliga delar äro överdragna med kadmium för att förhindra rostning.

Ytternavet omsluter bromstrumman liksom en skål och själva bromsanordningen beröres ej på något sätt vid utbyte av hjulet.



Framhjulsbroms

Karosserier och färger

De två mest framstående egenskaperna hos den nya Ford-vagnens karosserier äro ett vackert utseende och rymlighet. De nya karossierna visa på ett slående sätt, att det är möjligt att på en relativt liten vagn få fram all den bekvämlighet som man annars väntar sig att finna blott hos större vagnar.

Sju olika typer av personvagnar framställas, alla synnerligen tilldragande, och fylla varje krav på modernitet både i fråga om utseende och komfort. De sju typerna äro

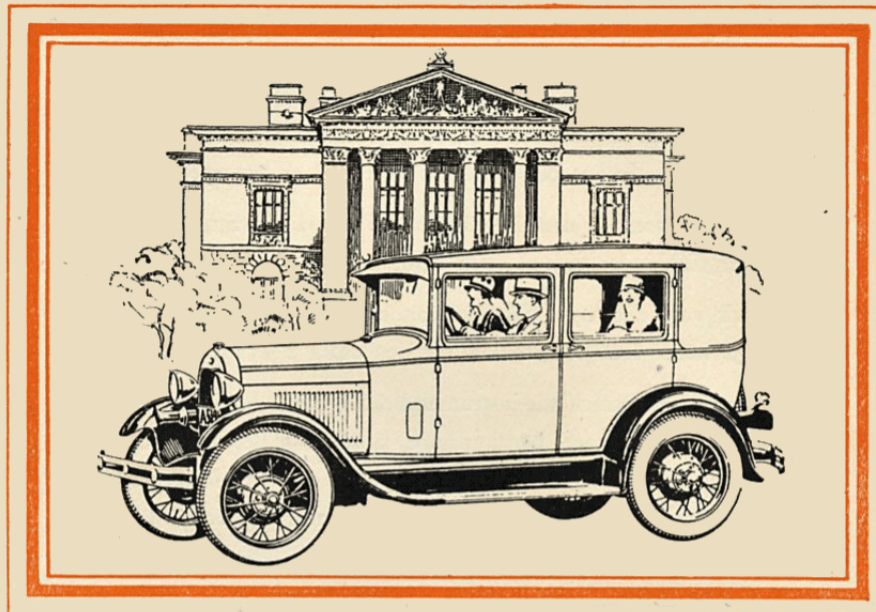
Roadster
Phaeton
Kupé
Sportkupé
Business Kupé
Tudor Sedan
Fordor Sedan

Karossierna äro av stål. Trä användes endast i form av lister till stoppningen inuti samt i taken på de täckta vagnarna. Dessa karosserier äro framställda med samma höga arbetsskicklighet som karakteriserar alla Fords tillverkningar, och detta är anledningen till att Ford-karossierna, både vad kvalitet och utseende beträffar, tåla en jämförelse med varje annat märke, som för närvarande är i marknaden.

De nya Ford-vagnarna tillverkas i fyra olika färger, mellan vilka köparen kan välja.

Lackeringen har utförts med pryxolin, en av de finaste och mest varaktiga färger för automobilkarosserier som finnas. Därtill äro de polerade, varigenom en synnerligen vacker glans uppstår. Lackeringen angripes icke av vare sig värme eller köld och motstår alla temperaturväxlingar samt blir icke lätt repad. Lackeringens glans ökas till och med då vagnen tvättas och „skinnas".

Vid konstruerandet av den nya Ford-vagnen har all försiktighet iakttagits för att förhindra gnisslande, klapprande och trummande ljud. Karosserierna äro byggda på ett sådant sätt,



Fordor Sedan

att alla metalliska ljud skola kunna undvikas. Dörrarna äro av kraftig konstruktion samt svetsade, för att de skola bliva stadiga och starka.

Det material som användes för klädsel av den nya Ford-vagnen, är utvalt icke blott på grund av sitt tilltalande utseende, utan även för sin varaktighet. Det inre av de täckta vagnarna ger ett intryck av trevnad och värme.

Vid konstruktionen av dynorna i sätena ha alla moderna hjälpmedel tagits i anspråk för att åstadkomma komfort och slitstyrka. Spiralfjädrar av såväl rak modell som timglastyp ha kommit till användning i dessa säten och på översidan äro de täckta med ett slags stål-trådsduk.

Vindrutorna på de nya Ford-vagnarna äro av Triplexglas och kunna sålunda icke splittras, vilket är av stor betydelse ur säkerhetssynpunkt.



Praktiska detaljer

Växelspaken är bekvämt placerad omedelbart intill ratten. Växlingen går lätt och ljudlöst, blott med en lätt tryckning

Handbromsen är desslikes lätt att nå och så anbragt, att den ej är till hinder vid på- och urstigning.

Tack vare den nya, självhämmande styrsnäckan fortplantas inga stötar från framhjulen till den stora bekväma ratten.

På den mattförnicklade instrumentbrädan finnas hastighetsmätare, ampèremätare, bensinmätare, lampa och det stöldsäkra tändningslåset. Den kombinerade "choken" och förgasareinställningen befinner sig under instrumentbrädan och är lätt att nå med handen.

Alla dörrhandtag — såväl utvändiga som invändiga — fungera lätt och säkert.

Alla vagnmodeller äro utrustade med backspegel och vindrutetorkare.

De ollonformiga framlyktorna äro helt förnicklade, med lins av "Deflektor-typ". Det elektriska hornet, placerat under vänstra framlyktan, avgiver en distinkt och behaglig ton.

Stopplykta och nummerhållare äro solitt fästade till karosseriet.

De hydrauliska stötdämparna i förening med den lågt liggande tyngdpunkten och de starka, smidiga tvärfjädrarna giva den nya Ford-vagnen en lugn, behaglig gång på alla slags vägar.

Chassiet smörjes med fettspruta, som ingår i standardutrustningen.

Alla modeller kunna erhållas i fyra olika färgkombinationer.

Helsingfors 1929. J. Simelii Arvingars Boktryckeri A.B.